Stationsomgeving Voorburg door Posad

Diagonale route

Auteur Leon Sebregts Fotograaf Christian van der Kooy

Het inrichten van stationsgebieden daagt ontwerpers uit oplossingen te vinden voor de schaalsprong van het spoor naar de straat. Ook voor de stationsomgeving van Voorburg was een dergelijke oplossing gewenst. De grootschalige infrastructuur van het spoor en de Utrechtsebaan (A12) en het kleinschalige, historische landgoed Hofwijck zijn hier in de loop der tijd letterlijk boven elkaar komen te liggen. Een lappendeken van versnipperde deelgebieden zonder duidelijke grenzen zorgde voor desoriëntatie onder reizigers en bovendien voor onveilige situaties. Posad transformeerde het gefragmenteerde gebied tot een efficiënte OV-knoop en een waardevolle stedelijke ruimte door de verschillende schaalniveaus en historische lagen nader tot elkaar te brengen.

Stedebouw
Stationsomgeving Voorburg

In de zeventiende eeuw ontwierp Constantijn Huygens, dichter, componist, diplomaat en secretaris van de Prins van Oranje, in Voorburg zijn buitenverblijf Hofwijck. Tijdens een reis door Italië had hij kennisgemaakt met de van het menselijk lichaam afgeleide maatprincipes van Vitruvius die hij met hulp van architecten Jacob van Campen en Pieter Post op letterlijke wijze vertaalde in een harmonieus ontwerp voor huis en tuin. Hierin representeert het huis het hoofd, de boomgaard de romp, de lanen de armen, de weg (het huidige Westeinde) het middel en de openbare overtuin het onderlichaam. Dit onderlichaam werd in 1870 geamputeerd door de aanleg van de spoorlijn Den Haag-Gouda diagonaal door de tuin. Ruim honderd jaar later, toen de bundel van spoor en snelweg boven het maaiveld opgetild werd, zag Carel Weeber kans de structuur van de Hollands-classicistische voortuin weer enigszins te herstellen met de aanleg van een aantal waterbekkens en beplantingsvakken die tot onder het viaduct doorliepen. Rijen moeraseiken begeleidden in zijn plan het zicht vanuit het station richting Hofwijck.

Diagonaal

Weebers rechtlijnige ingreep betekende een ontkenning van de diagonale richting van de opgetilde infrastructuur. Hierdoor werd de inrichting van het Stationsplein een obstakel in de afwikkeling van de langzaamverkeersstromen verder het gebied in. Het ontwerp van Posad ontkent de tegengestelde oriëntaties niet langer en introduceert een diagonale route, evenwijdig aan spoor en snelweg, van het centrum van Voorburg naar het Haagse bedrijventerrein de Binckhorst. De zeshonderd meter lange Loper rijgt de voorheen versnipperde deelgebieden Stationsplein, busstation, parkeerterrein en park aan elkaar, waardoor reizigers zich weer op eenvoudige wijze kunnen oriënteren. Geparkeerde auto's zijn hierbij geen barrière meer, doordat het parkeerterrein in zijn geheel onder het viaduct is geschoven.

De Loper

De inrichting van de Loper is afgestemd op het gebruik en de menselijke maat. Lichte bestrating in verschillende zandtinten geeft tegenwicht aan het betonnen geweld van het viaduct en de paddestoelkolommen. Subtiele verschillen in de bewerking van de natuursteen toplaag middels polijsten en stralen, markeren zones voor voetgangers en fietsers. Houten banken en ranke verlichtingsarmaturen begeleiden de route. Op enkele plaatsen maakt de Loper een knik, waardoor de blik steeds weer anders gericht is.
Ter hoogte van het station verbreedt de Loper zich tot een plein, dat ruimte biedt aan allerhande activiteiten en evenementen. Een dergelijk stenen plein, waar bijvoorbeeld ook gevoetbald en geskatet kan worden, ontbrak in Voorburg. Een verhoogd deel van het Stationsplein biedt plaats aan een wachtvoorziening voor reizigers en chauffeurs. Dit Spoorhuis geeft het plein, samen met de tramlijn die erlangs loopt, een natuurlijke begrenzing richting de naastgelegen, grootschalige kantoor- en hotelbebouwing. Het paviljoen heeft een betonnen huid die aan de binnenzijde met hout is bekleed. Bankjes zijn in de vormgeving geïntegreerd. Volglazen gevels zorgen ervoor dat het Spoorhuis na zonsondergang dienst doet als lichtbaken op het plein. Op het glas zijn drie afzonderlijke gedichten van Peter-Jan Soeters te lezen, die 'de hoek om' samen een vierde gedicht vormen. Omdat de tramlijn langs station Voorburg in 2011 werd opgeheven, heeft het Spoorhuis op dit moment niet de veelzijdige functie die het verdient.

Historische ontwikkeling van de omgeving van Hofwijck

1642
Huygens

1870
Spoorlijn

1980
Snelwegviaduct

2013
Stationsplein

1

2

1 Een diagonale route, evenwijdig aan spoor en snelweg, loopt van het centrum van Voorburg naar het Haagse bedrijventerrein de Binckhorst. Onder het viaduct kan worden geparkeerd.
2 Het Spoorhuis

De stationsomgeving van Voorburg loopt deels onder de bundel van spoor en snelweg door. Rechts op de achtergrond het buitenverblijf Hofwijck

Historische gelaagdheid

Het deel van het Stationsplein dat grenst aan de tuin van Huygens en het historische centrum van Voorburg is groener vormgegeven. Een groot deel van de moeraseiken uit het plan van Weeber is door Posad gehandhaafd of verplaatst en biedt hier wat meer beschutting. In de bestrating zijn door middel van verschillende tegelgrootten en legpatronen de oorspronkelijke beplantingsvakken van de publieke tuin van Hofwijck aangegeven. De historische gelaagdheid krijgt hierdoor op subtiele wijze een plaats, zonder dat dit een historiserend plein oplevert. Een lichtkunstwerk van Geert Mul, met afbeeldingen uit het leven en werk van Constantijn Huygens en zijn zoon, natuur- en wiskundige Christiaan, begeleidt de bezoeker onder het viaduct door richting de Herenstraat in Voorburg.
In het verlengde van de Prinses Mariannelaan zijn de voorheen verspreide bushalten samengevoegd tot één busstation. In samenwerking met Movares heeft Posad de hier beschikbare breedte onder het viaduct opgedeeld in een zone voor doorgaand verkeer en een busstation met middenperron. Onveilige situaties behoren dankzij deze heldere opzet tot het verleden. Geperforeerde stalen panelen met historische afbeeldingen van Voorburg en het station pakken de wanden en kolommen langs het busplatform in en fungeren zowel overdag als 's nachts als lichtgevend behang. Storende elementen, zoals hemelwaterafvoeren en elektriciteitskasten, zijn door de lichtbakken aan het zicht onttrokken.

Alzijdig gebruik van de ruimte

Richting bedrijventerrein de Binckhorst, dat de gemeente Den Haag wil transformeren tot een hoogwaardig binnenstedelijk woon- en werkgebied, komt de Loper wat meer los van het spoor en baant zich een weg door water en groen. De ecologische waarde van het park is vergroot door natte oevers aan te leggen en de natuur min of meer de vrije hand te geven. Rode esdoorns begeleiden de Loper waardoor deze zich als structuur nog sterker profileert ten opzichte van het omliggende groen. De beide bruggen vormen rustpunten en verleggen de oriëntatie. Het laatste deel van de Loper richt zich op de skyline van Den Haag.
Door de diagonale structuur van het verhoogde spoor over te nemen op maaiveldniveau, heeft Posad een voorheen versnipperd gebied tot een eenheid weten te smeden. Een eenzijdige oriëntatie heeft plaatsgemaakt voor een alzijdig gebruik van de ruimte. De historie van de plek mag gezien en gevoeld worden, maar is consequent afgestemd op het gebruik van deze tijd.

Ontwerp Posad, Den Haag
Ontwerpteam Han Dijk, Boris Hocks, Emile Revier, Luisa Moura, Bibi von Meyenfeldt, Karin van Rooij, Anna Dijk
Projectarchitecten Spoorhuis Luisa Moura, Han Dijk, Emile Revier
Opdrachtgever gemeente Leidschendam-Voorburg (met subsidie van Stadsgewest Haaglanden)
Opdrachtgever gemeente Leidschendam-Voorburg (met subsidie van Stadsgewest Haaglanden)
Bestek IV infra
Bestek busstation Movares
Constructeur Spoorhuis Pieters bouwtechniek
Aannemer KWS
Bouwbegeleiding Dick Gravekamp, Edwin van der Voort, Remco Spigt
Lichtkunstwerk Geert Mul
Ontwerp 2009
Oplevering 2013
Uitvoeringskosten € 6.500.000